

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/25056 –**

Fehlerhafte Berechnung der Lkw-Mautgebühren

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat in seinem Urteil in der Rechtssache C-321/19 am 28. Oktober 2020 entschieden, dass die Kosten der Verkehrspolizei bei der Berechnung der Mautgebühren für die Benutzung des transeuropäischen Straßennetzes durch schwere Nutzfahrzeuge nicht berücksichtigt werden dürfen. Auslöser für das Urteil war die Klage eines polnischen Spediteurs vor dem Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster, das am 28. März 2019 (Az. 9 A 118/16) mit Vorabentscheidungsfragen zur Mautberechnung den EuGH einschaltete. Im Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 18. Juli 2011 zahlte die Spedition 12 420,53 Euro Mautgebühren. Die Festsetzung der Mauthöhe ging dabei auf das Wegekostengutachten (WKG) vom 30. November 2007 zurück. Darin enthalten waren unter anderem auch die Aufwendungen für die Verkehrspolizei, deren Anteil in Bezug auf die mautpflichtigen Lkws im zugrundeliegenden Kalkulationsjahr 2010 insgesamt 206 Mio. Euro betrug. Aus dem aktuellen Wegekostengutachten für den Zeitraum 2018 bis 2022 geht hervor, dass die Kosten für verkehrspolizeiliche Aufgaben der Länder an Bundesfernstraßen jährlich 1,067 Mrd. Euro betragen.

Mit dem Urteil hat der EuGH entschieden, dass polizeiliche Tätigkeiten in die Verantwortung des Staates fallen, der dabei hoheitliche Befugnisse ausübt und nicht lediglich als Betreiber der Straßeninfrastruktur handelt. Dementsprechend können diese Kosten „[...] nicht als Kosten für den Betrieb im Sinne der Richtlinie angesehen werden“ (Quelle: <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2020-10/cp200133de.pdf>). Die finanziellen und häuslicher Konsequenzen dieses Urteils sind bisher für die Fragesteller nicht absehbar, da der Beschluss des EuGH im Vorabentscheidungsverfahren gefällt wurde. Das OVG Münster wird nun entscheiden müssen, ob es den Erstattungsanspruch der polnischen Spedition ausurteilt. Unabhängig vom Ausgang dieses Verfahrens ergibt sich jedoch bereits heute auch für andere Speditionen die Möglichkeit, dass sie die unrechtmäßigen Mehrkosten durch den Miteinbezug der Verkehrspolizei in die Lkw-Mauterhebung für den oben genannten Zeitraum zurückfordern können. Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 115 des Abgeordneten Oliver Luksic auf Bundestagsdrucksache 19/24118 geht hervor, dass weitere offene Verfahren beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) vorliegen, die in den Zeitraum der Wegekosten-

richtlinie 2006 fallen und auf den Zeitraum zwischen dem 17. Mai 2006 und den 14. Oktober 2011 datiert sind.

Aus diesem Grund ergeben sich aus dem Urteil des EuGH nicht nur potentielle weitere Schadensersatzforderungen der geschädigten Unternehmen, sondern auch zukünftige Ausfälle durch die nun notwendige EU-rechtskonforme Anpassung der Wegekostenrichtlinie. Bereits durch die ebenfalls vor dem EuGH gescheiterte Infrastrukturabgabe für Pkws fehlen der Bundesregierung beim Bau und Erhalt der Bundesfernstraßen dreistellige Millionensummen, die bereits fest in den zukünftigen Haushaltsjahren eingeplant waren.

1. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die bisher durch die Miteinberechnung der Kosten der Verkehrspolizei entstandenen Mautbeträge seit der Einführung der Lkw-Maut (bitte in Jahr und prozentualen Anteil an der Gesamtsumme aufteilen)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 179 und 180 des Abgeordneten Jörg Cezanne auf Bundestagsdrucksache 19/24261 verwiesen.

2. Mit welchen Mindereinnahmen rechnet die Bundesregierung durch die zukünftige Nichtberücksichtigung der Kosten der Verkehrspolizei bei der Lkw-Maut in den nächsten fünf Jahren (bitte nach Jahr aufteilen)?
3. Plant die Bundesregierung, die zukünftigen Mautsätze um die Höhe der Kosten der Verkehrspolizei zu senken?
4. Welche Maßnahmen plant das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), um die zukünftigen Mindereinnahmen auszugleichen?
5. Wie plant die Bundesregierung, die zukünftigen Kosten der Verkehrspolizei zu decken, und werden diese Kosten aus dem Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bezahlt?

Die Fragen 2 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Wegekostengutachter berechnen derzeit die angepassten Mautsätze ab 2021 ohne die Kosten der Verkehrspolizei. Im neuen Wegekostengutachten für die Jahre 2023 bis 2027 werden die Kosten der Verkehrspolizei nicht angesetzt.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

6. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass zukünftige Wegekostenrichtlinien EU-rechtskonform ausgestaltet werden?

Die Bundesrepublik Deutschland hat alle Wegekostengutachten seit 2002 bei der EU-Kommission notifiziert. Die Anlastung der Kosten der Verkehrspolizei wurde nie beanstandet. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) erwähnt in seinem Urteil ausdrücklich die zustimmenden Stellungnahmen der EU-Kommission vom 10. Dezember 2014 und vom 16. Januar 2019. Deshalb konnte die Bundesrepublik Deutschland darauf vertrauen, dass die Anlastung der Kosten der Verkehrspolizei europarechtskonform ist. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 5 verwiesen.

7. Wie viele Verfahren zur Wegekostenrichtlinie 2006 sind nach Kenntnis der Bundesregierung beim Verwaltungsgericht in Köln noch offen (bitte einzeln auflühren)?
 - a) Wie hoch ist die Forderungssumme der offenen Verfahren (bitte einzeln nach Verfahren aufschlüsseln)?
 - b) Wie hoch waren die bisherigen Berater- und Anwaltskosten für die Begleitung der Verfahren (bitte einzeln nach Verfahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 7 bis 7b werden gemeinsam beantwortet.

Für den maßgeblichen Zeitraum der EU-Richtlinie 1999/62/EG in der vom 10. Juni 2006 bis 14. Oktober 2011 geltenden Fassung (Wegekostenrichtlinie 2006) sind gegenwärtig drei Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Köln anhängig.

Die Streitwerte der Verfahren betragen:

- 11.220.319,13 Euro;
- 182.997,70 Euro;
- 188.319,47 Euro.

Für die drei Verfahren sind keine Berater- und Anwaltskosten angefallen.

8. Wie viele Verfahren waren beim Bundesamt für Güterverkehr zum Zeitpunkt der Entscheidung des EuGH insgesamt noch offen, in denen Antragsteller die Rückerstattung der Maut für den Zeitraum seit dem Jahre 2012 fordern (bitte einzeln auflühren)?
 - a) Wie hoch ist die Forderungssumme der offenen Verfahren (bitte einzeln nach Verfahren aufschlüsseln)?
 - b) Wie hoch waren die bisherigen Berater- und Anwaltskosten für die Begleitung der Verfahren (bitte einzeln nach Verfahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Zum Zeitpunkt der Entscheidung des EuGH am 28. Oktober 2020 waren 136 Anträge auf Rückerstattung von Lkw-Maut beim Bundesamt für Güterverkehr anhängig. Diese offenen Anträge sind nicht abschließend beziffert.

Berater- und Anwaltskosten sind für die beim Bundesamt für Güterverkehr anhängigen offenen Anträge nicht entstanden.

9. Rechnet die Bundesregierung mit weiteren Klagen zu Wegekostenrichtlinien nach 2006, da die Wirkung des Urteils nicht zeitlich beschränkt ist?

Das Urteil des EuGH vom 28. Oktober 2020 bezieht sich explizit auf die EU-Richtlinie 1999/62/EG in der vom 10. Juni 2006 bis 14. Oktober 2011 geltenden Fassung. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

10. Wie bewertet die Bundesregierung etwaige Rückzahlungsansprüche von bereits gezahlten Mautgebühren, und auf welche Höhe können sich diese Rückzahlungen mindestens belaufen?
11. Falls die Bundesregierung etwaige Rückzahlungsansprüche nicht anzuerkennen gedenkt, wie plant die Bundesregierung, auf eine dann mögliche Klageflut vor den Verwaltungsgerichten zu reagieren?
 - a) Mit welchen Berater- und Anwaltskosten rechnet die Bundesregierung für die etwaige Abwehr von Rückzahlungsansprüchen?
 - b) Welches Kostenrisiko würde sich für den Bundeshaushalt im Falle vielfacher Gerichtsverfahren stellen (Gerichtsgebühren und Kostenersatzungsansprüche der Kläger)?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 182 des Abgeordneten Jörg Cezanne auf Bundestagsdrucksache 19/24261 sowie auf die Schriftliche Frage 115 des Abgeordneten Oliver Luksic auf Bundestagsdrucksache 19/24118 verwiesen.

Der Bundesregierung liegen im Übrigen keine weiteren eigenen Informationen vor.